Begegnung mit englischen New Towns

Autor(en): **Huber, Luzius R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **26 (1969)**

Heft 3

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782968

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Begegnung mit englischen New Towns*

711.417 (420) o.J. 05

Von Luzius R. Huber, dipl. Arch., Planer BSP, Küsnacht ZH

Das Stadtzentrum von Coventry

Im Jahr 1940 wurde Coventry sehr stark bombardiert, so dass das ganze Zentrum der Stadt dem Erdboden gleich gemacht war. Nur das Rathaus und einige Häuser darum herum und der Turm der Kathedrale überstanden den Angriff. Nach dem Krieg ergriff die Planungsbehörde die Gelegenheit zur Planung eines grossen vom Fahrverkehr freien Fussgängerbezirks.

Situation

In der Mitte der ganzen Anlage liegt der Platz mit der Lady-Godiva-Statue. Oestlich davon befinden sich der Kathedralbezirk und das Rathaus. Nach dem Westen hin führt in leichtem Gefälle eine Ladenstrasse mit einer Breite von 10—20 Metern. Beidseits sind Ladengeschäfte in bunter Reihe angeordnet. Darüber zieht sich eine obere Fussgängerebene, die vom Formalen her betrachtet die Gebäudekörper zusammenhält. Die leicht fallende Fussgängerstrasse kreuzt sich auf halbem Weg mit einer gekrümmten Querstrasse, südlich davon Market Way genannt und nördlich Smithford Way. Gleich nach der beschriebenen Kreuzung beginnt sich die Ebene mit stärkerem Gefälle zu senken. Gleichzeitig aber wird auf horizontaler Ebene auf beiden Seiten der Fussgängerbereich auf einer Galerie weitergeführt, so dass er bald zum Balkon über dem tieferliegenden Platz wird. In dessen Mitte liegt ein kreisrunder Pavillon, der zur Einnahme von Erfrischungen lockt. Vom untern Ende dieses Fussgängerbezirks nach Süden schwenkend, gerät man plötzlich mitten in eines der angegliederten Parkhäuser. Da hindurch kommt man auf das Dach der städtischen Markthalle, das auch zu einem Parkplatz gestaltet wurde. Vom Dach der Markthalle aus hat man einen ausgezeichneten Einblick in das Zentrumsgeschehen. Es ist möglich durch Oberlichter und zwischen Parkierungsrampen hindurch den Marktbetrieb und das geschäftige Treiben auf den Fussgängerstrassen zu beobachten.

Probleme der Zweistöckigkeit

Im obern Teil der Zentrumsanlage bewährt sich die Zweistöckigkeit vom kaufmännischen und verkaufstechnischen Standpunkt aus nicht. In den Obergeschossen können sich nur Ladengeschäfte halten, die einen regen Zielverkehr aufweisen und nicht auf Zufallskunden angewiesen sind, wie z. B. Coiffeure, Leihbibliotheken, Speiserestaurants. Geschäfte, welche die Kunden mit den Kinderwagen aufsuchen wollen, sind für diese Galerie-Läden ungeeignet. Sogar eine bekannte Nähmaschinengeneralvertretung hat sich darüber beklagt, dass sich ihr Umsatz um ein Mehrfaches verringert hat, da viele zufällige Kunden sich früher in der untern Lage mit Nähzutaten in ihrem Laden einzudecken pflegten. Jetzt gehen die Leute eher in das nahegelegene Warenhaus oder in das in der Ladenstrasse gelegene Merceriegeschäft. Die Zweistöckigkeit des Zentrums bewährt sich nur im untern Bereich des Fussgängerbezirkes, wo auf natürliche Weise der Fussgänger einerseits dem Gefälle des Bodens folgt und unten den Anschluss an die Stadt findet und anderseits auch auf gleicher Höhe bleibend sich auf eine

* Fortsetzung und Schluss von «Planen und Bauen» 1968/2 bzw. «Plan» 1968/5.

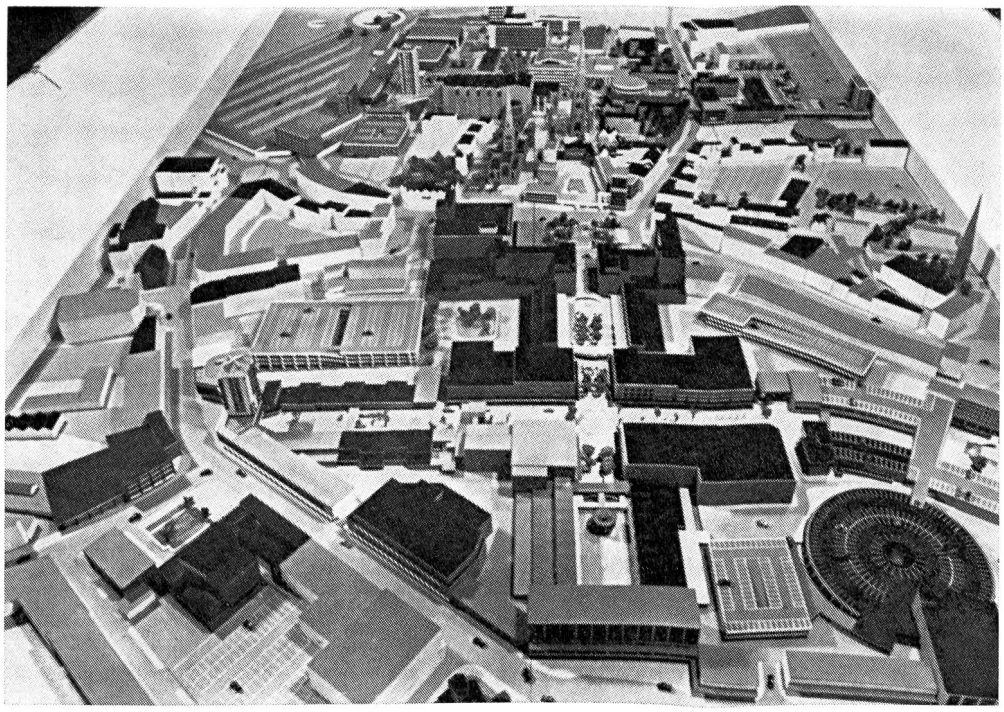

Abb. 1. Modell des Stadtzentrums von Coventry. Nach dem Krieg wurde ein neues Zentrum geplant und realisiert. In der Stadtmitte wurde ein grosser, vom Fahrverkehr freier Fussgängerbezirk geschaffen. Vom Kathedralbezirk führt in leichtem Gefälle eine Ladenstrasse quer durch das Zentrum.

Abb. 2. Smithford Way, Nordachse des Zentrums. Die leicht fallende Fussängerachse kreuzt sich auf halbem Weg mit einer gekrümmten Querachse, südlich der Market Way, nördlich der Smithford Way.

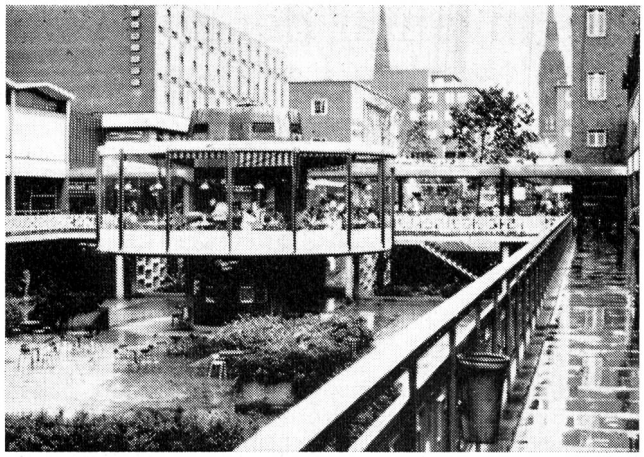

Abb. 3. Nach dem Kreuzungspunkt ist die Fussgängerebene abgesenkt; gleichzeitig wird beidseitig der Fussgängerbereich galerieartig weitergeführt, so dass er zum Balkon über dem tieferliegenden Platz wird. In der Platzmitte ein kreisrunder Pavillon.

Galerie begeben kann, von wo aus er einen Blick auf das Treiben der Fussgänger auf der untern Ebene werfen kann. Hier können die Läden trotz der Anordnung auf verschiedenen Ebenen existieren, da die Fussgänger von je einer unteren und einer oberen Hauptebene ins Zentrum eingeführt werden.

Fahrverkehrsfreies Zentrum

In der Anfangsphase gab es eine starke Bewegung unter den Ladenbesitzern für die Zulassung des Autoverkehrs in der Querstrasse durch das Zentrum. Man befürchtete, dass nicht genügend Kunden in das Zentrum kommen würden. «Marks and Spencers», der an dieser Ecke sein Warenhaus eingerichtet hat, unternahm es, die gegnerischen Ladenbesitzer zu überzeugen, dass eine durchgehende Autostrasse für alle ein grosser Nachteil wäre und dass es besser sei, möglichst nahe viele Parkplätze zu schaffen. So begann man denn in unmittelbarer Nähe des Fussgängerbereiches Parkhäuser zu schaffen. Aber nicht nur dies wurde unternommen; auch alle zugänglichen Dachflächen wurden in Parkierungsflächen umgewandelt. So konnten am Ende etwa 3000 Autos in nächster Nähe placiert werden. Der Automobilist bekommt an einem Eingang seinen Eintrittsschein und kann sich dann auf einem Weg, der ihn praktisch an allen Parkgelegenheiten vorbeiführt, seinen Abstellplatz selbst suchen. Sollte er keinen Parkplatz finden, was nach Aussagen von Ortskundigen in Ausnahmefällen geschehen kann, beginnt er nochmals von vorne. Die gesamte Fussgängeranlage zeigt mit diesem Stadtzentrumsbeispiel eine überzeugende Lösung. Rund um das gesamte Stadtzentrum ist eine Ringstrasse mit einem Durchmesser von etwa 1200 Metern projektiert und z. T. schon im Bau begriffen. Das Stadtzentrum kann mit dem Wagen nur in nordsüdlicher Richtung durchquert werden. Von den andern Richtungen kann der Kern wohl erreicht, aber nicht durchfahren werden.

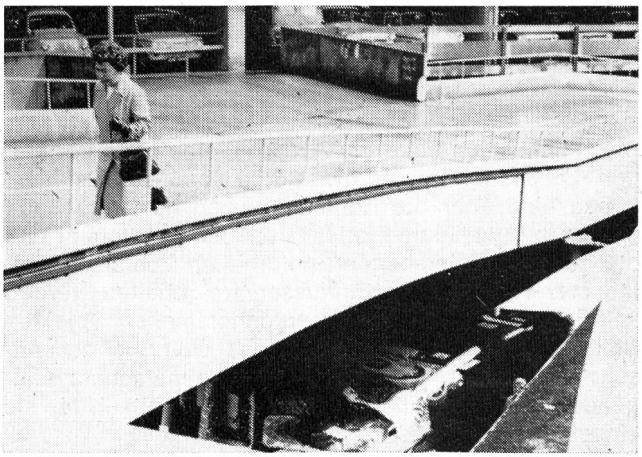

Abb. 4. Dem Fussgängerbezirk sind Parkhäuser angegliedert. Auch das Dach der städtischen Markthalle ist zu einem Parkplatz ausgestaltet worden. Von hier hat man einen guten Einblick in das Zentrumsgeschehen.